Os impasses dos serviços urbanos em Fortaleza: 1945 - 1960[1]

GISAFRAN NAZARENO MOTA JUCÁ(*)

Tratar da temática dos serviços básicos no processo de urbanização é deparar-se com fatores que embargaram o atendimento regular das necessidades da população, agravando a situação existente acerca da realidade nordestina. O impacto delas é bem mais complexo, exatamente em função de uma economia em situação crítica e do crescimento explosivo da população pela migração campo-cidade. Mesmo atendendo apenas a um pequeno percentual da sociedade, a maioria dos serviços básicos envolvia diretamente os diferentes segmentos sociais. Desse modo, a implantação da infra-estrutura urbana envolvia a população pobre, quer como usuária quer como força reivindicatória, a pressionar as autoridades municipais e estaduais.

O funcionamento dos serviços urbanos também envolvia a iniciativa privada como agente ou beneficiária de algumas atividades básicas, sempre a usufruir de um protecionismo concedido pelos agentes governamentais, em detrimento dos interesses coletivos.

Os Transportes Urbanos

Em Fortaleza, apesar de o contrato para assentamento dos trilhos destinados aos "carris de ferro urbanos", puxados a burro

---

[1] O presente artigo foi extraído do Capítulo IV: A Expansão Citadina e Os Obstáculos ao Bem-Estar Social, da nossa Tese de Doutorado em História Social/USP, intitulada **Verso e Reverso do Perfil Urbano do Recife e de Fortaleza: 1945-1960,** p.258-390.

(*) Sócio Efetivo do Instituto do Ceará.

datarem de 1875, os serviços foram iniciados em 1879, em virtude da seca de 1877, e só em 1888 a "Companhia Ferro Carril do Ceará" inaugurou as linhas da Estação, que partia da Assembléia Legislativa e ia até à estação de bondes, na Visconde do Rio Branco, e a do Matadouro Público, que partia da Assembléia Legislativa em direção a Praça São Sebastião.[2]

De acordo com o depoimento de um antigo funcionário da "Campanha de Bondes", também conhecida como "Ceará Light", Sr. João Vieira, "... coisa bonita foi no dia da inauguração, no dia 25 de dezembro de 1923. Todos os bondes partiam da Praça e todo mundo queria viajar. Quase houve briga nos estribos. Era uma coisa louca. Pagava-se um tostão pela passagem e muitos, querendo ter preferência, ofereciam até um cruzado! No meio do povaréu, o presidente Franco Rabelo e as autoridades. Uma beleza, pode crer, principalmente porque era dia feriado, de Natal Teve gente que da missa mesmo ficou esperando até ser inaugurado o trafego".[3]

A situação dos transporte urbanos era considerada deplorável em meados da década de 1940. Poucos bondes circulavam, a maioria imprestável e os ônibus não cobriam a carência registrada, tornando-se rotineira a espera em longas filas. Os terminais não possuíam abrigo de proteção e a demora na saída dos bondes chegava a 30 minutos ou mais, como na linha da Praia de Iracema, onde só "... de 40 em 40 minutos aparecia um bonde se arrastando nos trilhos...". O mesmo ocorria em outras linhas, como a de Jacarecanga. O problema atingia sobretudo os empregados em

[2] Cf. CASTRO, José Liberal de, Apresentação. Introdução: a cidade in PREFEITURA municipal de Fortaleza. *A administração Lúcio Alcântara.* mar. 79/maio. Fortaleza: Grafisa,1982,p. 74 e NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha.* Fortaleza: Instituto do Ceará, 1954, p. 162.

[3] Fortaleza, *O Povo*, 23 jul. 1949, p. 1. Segundo Sebastião Rogério de Barros Ponte, "os bondes significaram um novo e importante espaço de sociabilidade; em livros, jornais e revistas não é raro encontrar-se referências, conversas e acontecimentos advindos de seus bancos. Foram, como as ferrovias, objetivadas como signo de modernidade"; - *Remodelação urbana de Fortaleza na virada do século* - Fortaleza: NUDOC/UFC, 1990, p. 9.

estabelecimentos comerciais e repartições públicas, que se preocupavam com atrasos. A "Light" obtivera um aumento nos preços das passagens e o serviço continuara deficiente. Apenas 20 bondes trafegavam na Capital de mais de 250.000 habitantes. Havia 35 bondes recolhidos às oficinas, necessitando de reparos. Mesmo com os ônibus em número restrito, as auto-lotações não supriam a situação, pois os operários e pequenos funcionários não podiam pagar passagens mais elevadas, ao preço de Cr$ 2,00 (dois cruzeiros). A Aldeota, um dos bairros mais populosos, só dispunha de 1 bonde e 2 ônibus.

Em 1947, duas caldeiras da "Light" ameaçaram explodir e como a energia elétrica devia ser racionada, o serviço de bondes teve que ser suspenso. A zona central da cidade também foi atingida pelo racionamento. Os donos de casas de lanches, conhecidas como "cafés", reclamavam por não poderem mais servir no linguajar tipicamente cearense, "... as bananadas, as abacatadas" ou mesmo as saladas de frutas geladas. Nas casas comerciais que vendiam material elétrico, como a "Casa Victor" e "Centro Elétrico", as lanternas passaram a ter grande saída e igualmente as lâmpadas a querosene. Os funcionários da "Light", como motorneiros, condutores e fiscais, recebiam apenas metade dos salários, que variavam entre Cr$ 8,00 (oito cruzeiros) e Cr$ 20,00 (vinte cruzeiros). Para um funcionário, "... oito cruzeiros não dá nem para o leite dos meninos". Com a deficiência nos transportes urbanos, aumentaram os fregueses das chamadas "vaquinhas de automóvel", ou seja, corridas de táxis divididas entre quatro ou cinco passageiros que podiam arcar com as despesas, geralmente nos pontos de estacionamento dos bondes.[4]

De acordo com declarações do interventor da empresa "Ceará Light", em julho de 1947, só em um mês a situação poderia ser normalizada e os bondes não mais voltariam a circular. O Presidente da República acatara o parecer do Conselho Nacional de

[4] Fortaleza, *O Povo*, 8 nov. 1945, p. 3; 15 mar. 1946, p. 6 e *O Democrata*, 9 jul. 1946, p. 8. Fortaleza, *Correio do Ceará*, 13 maio 1947, p. 6 e 19 maio 1947, p. 8.

Energia que aconselhava a encampação das empresas de luz e força do Ceará, Pará e Amazonas. A encampação correria por conta dos 10% dos saldos, que estavam congelados em Londres, sugerindo-se que o Estado se apropriasse da empresa, através da aplicação de 4% da receita da União destinada às obras contra as secas. Como se vê, desde essa época havia a mobilidade, pouco recomendável na região, dos fundos disponíveis ao combate às tradicionais estiagens. Haviam sido encomendados dois motores Diesel para a instalação de usinas de luz na cidade. A entrega, pela Companhia britânica, do serviço estava prevista para um prazo de 10 meses. Até então seriam usadas caldeiras que haviam sido adaptadas à queima de óleo. Com a substituição da lenha como combustível, estimava-se que o preço da energia fosse diminuído.[5]

Ainda em 1948, a Prefeitura de Fortaleza determinou a retirada dos trilhos de bondes das ruas, tendo sido iniciado o serviço pela linha José Bonifácio. Os bondes tinham sido considerados como símbolo do desenvolvimento urbano. Até cidades interioranas, em diversos pontos do país, orgulhavam-se de possuir bondes puxados a burros. Mesmo no interior do Ceará, em Quixadá, houve a exploração temporária desse primitivo serviço.

A retirada dos trilhos provocou diversos comentários saudosistas sobre a extinção do velho sistema de transporte. Transcorreram 35 anos de permanência dos bondes. Na opinião de um jornalista, "a merencórea vista da demolição dos velhos trilhos, em que as rodas perras e bambas dos bondes tiveram angustiados gemidos, alta noite, numa cantilena comprida que se integrava bucolicamente para melopéia das noites de Fortaleza, trouxe ... uma difusa e injustificável saudade... eles tinham o seu papel na composição da paisagem urbana... Fortaleza teve bondes e bondes eram progresso", inaugurados em 1912 com trinta veículos em circulação. Com 35 anos de atividades e o crescimento da cidade, o número de bondes não chegou a ser duplicado. Havia 53, mas nem metade estava em condições de tráfico normal.

[5] Fortaleza, *Correio do Ceará*, 29 jul. 1947, p. 6.

A paralisação dos bondes provocou uma série de reclamações: "Em toda parte há inconformados, e a demagogia também entrou em cena, sempre alerta que está, de forma que os bondes da noite para o dia, assumiram importancia capital, ocupando os comentarios cotidianos". Mas pouco a pouco diminuiu o entusiasmo pelos velhos bondes e começou a ser incrementada a chamada "industria do transporte autoritário". A promessa passara a ser a instalação de ônibus novos. Embora fossem mais lentos do que os ônibus, as pessoas consideravam "... mais serio e mais seguro andar de bonde". Só havia problemas quando "...a lança escapava do fio, relampagos de circuito de alta tensão clareavam semblantes assombrados, ou então a caixa de comando explodia em fumaceiro insuportável e perigoso que assombravam a lotação". Mesmo assim, Fortaleza nada perdeu de sua movimentação, nem decresceu em decorrência da extinção do serviço de bondes. Apenas persistiu a recordação para alguns saudosistas do meio de transporte extinto em 19 de maio de 1947.[6]

Em 1948, o jornal O *Nordeste* protestou contra a resolução que obrigava as empresas de ônibus a conceder gratuidade a pessoas idosas e meia passagem aos estudantes, pois iria "... concorrer para prejudicar-lhes a eficiência..." A saída para os empresários consistia em batalhar pelo aumento no preço das passagens e a reação aos protestos manifestava-se de forma agressiva, como ocorreu em 18 de setembro de 1948, na Praça José de Alencar, sendo presas diversas pessoas, inclusive dois vereadores, Joaquim Alexandre Valentim e José Júlio Cavalcante, além de duas mulheres e outras três pessoas. O protesto na Câmara Municipal foi geral.[7] O

[6] Fortaleza, *O Povo*, 8 nov. 1948, p. 1 e 7 jan. 1949, p. 1 e 5. Na década de 30, "... a grande distração era passear nos bondes: a linha [do Alagadiço, atual São Gerardo] dividia-se em três sessões...". Fortaleza, *O Povo*/Especial Alagadiço: Sensações, cores e vidas, 24, out. 1992, p. 6 - Depoimento de Paulo Cabral de Araújo, ex-prefeito de Fortaleza.

[7] Fortaleza, *O Nordeste*, 10 set. 1948, p. 3. O vereador Américo Barreira propôs um projeto formal da Câmara Municipal através de ofícios dirigidos ao Governador, ao Secretário de Polícia e ao Delegado de Ordem Política e Social, além de uma comunicação ao Comandante da 10ª. Região Militar. Mesmo vereador

problema veio à tona novamente dois anos depois, em virtude da aprovação da lei municipal que, garantindo o abatimento de 50% aos estudantes, também autorizou o transporte gratuito de guardas e dos funcionários dos Correios em serviço. Os proprietários de ônibus paralisaram os transportes, pois só aceitavam o abatimento no valor de 30%. O prédio do *Liceu do Ceará* chegou a ser cercado pela Polícia, em razão das manifestações dos estudantes, que resistiam contra a decisão dos empresários.[8] Em 1956, novamente os empresários tentaram abolir o abatimento concedido aos estudantes, mas a Câmara manteve os dispositivos legais que garantiam o direito adquirido.[9]

A deficiência de transporte urbano tornara-se comum às diferentes empresas envolvidas no setor. Desde a década de trinta funcionavam diversas linhas de ônibus, atendendo aos moradores da Praia de Iracema, Santos Dumont, São Gerardo, Joaquim Távora, Benfica, Fernandes Vieira, João Pessoa, Escola de Aprendizes Marinheiros e Parangaba. Como a maioria dos terminais se localizavam na Praça do Ferreira, foi estabelecido que ali só poderiam demorar o tempo necessário para o desembarque e embarque de passageiros.[10]

De 1946 a 1949, o número de automóveis na capital cearense subiu em mais de 100% e a quantidade de ônibus ultrapassava os 300%. Todavia, esses dados não significaram um regular serviço prestado à população. O crescimento representava a substituição dos antigos bondes, mas efetuado de maneira carente, pois a maioria dos ônibus não estava em boas condições de funcionamento e

---

de direita se manifestara, contra, como o Prof. Denizard Macedo, ao afirmar: "... não entro na raiz da questão, pois desejo expressar meu apoio a todos os protestos da Casa, na pessoa dos colegas que foram presos". Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quadricentésima quinquagésima quinta reunião ordinária, em 20 set. 1948, p. 1, 2 e 3.

[8] *CMF* - Lei n. 184 de 13 maio 1950 e Fortaleza, *O Democrata*, 26 maio 1950, p. 1 e 6 jun. 1950, p. 8.

[9] CMF - lei n. 800, de 20 maio 1954; ata da 59ª s.o. do II per. Leg. 1956, *CMF*, 16 out., p. 1 e 2.

[10] Fortaleza, *O Povo*, 1 dez. 1931, p. 6.

diversos deles permaneciam muito tempo nos fins de linha, sem obedecer a horário regular.

Veículos existentes em Fortaleza: 1946-1949

Anos	Automóveis	Auto ônibus	Camionetas	Outros	Total
1946	852	50	94	1.224	2.240
1947	731	37	93	627	1.488
1948	1.349	205	72	1.232	2.858
1949	1.737	228	50	1.833	3.848

Fonte: Fortaleza, *O Povo*, 11 jul. 1951, p.3.

Como o centro de convergência era a Praça do Ferreira, em 1948, os jornais e a emissora de Ceará Rádio Club - PRE 9 manifestaram-se contra a decisão do Prefeito Acrísio Moreira da Rocha de transformar a Praça do Carmo em local de estacionamento dos ônibus. Reclamava-se que seria prejudicial "...colocar os veículos de São Gerardo e outras linhas num logradouro distante vários quarteirões do centro comercial...". Na realidade, a distância representava apenas quatro pequenos quarteirões até a Praça do Ferreira. Um dos motivos-chave do protesto prendia-se ao fato de ali residirem diversas famílias que se sentiriam prejudicadas com o barulho dos carros, inclusive nas missas diárias na Igreja do Carmo.[11]

Os moradores dos bairros mais afastados sentiam-se prejudicados com a deficiência dos transportes urbanos. No Pirambu, os moradores sempre reclamavam dos atrasos contínuos dos ônibus e, em Mecejana, as camionetas que prestavam atendimento dificilmente cumpriam o horário regular. O problema de horário normal se agravava sobretudo nas linhas que serviam a municípios vizinhos, como Caucaia e Maranguape.[12] Nas linhas de Monte Castelo, São Gerardo e Coqueirinho sempre faltavam ônibus. A "Viação Brasil" chegou a retirar, temporariamente, de circulação os três

[11] Fortaleza, *O Nordeste*, 16 jan. 1948, p. 6.

[12] Fortaleza, *O Democrata*, 25 jan. 1948, p. 4 e Fortaleza. *CMF*. Ata da vigésima primeira sessão ordinária da *CMF*, em 27 jan. 1948, p. 2.

ônibus que atendiam ao Pirambu, em virtude do calçamento estragado, que ia da Fábrica "José Pinto do Carmo" ao fim daquela linha. O serviço de calçamento do Pirambu e da Brasil Oiticica tinha sido mal feito, sofrendo danos em pouco tempo. Mesmo sendo estabelecida a comunicação com o centro, em novembro de 1950, moradores foram em comissão ao jornal *O Democrata* reclamar contra a deficiência dos transportes do Pirambu, que os forçava a espera de mais de uma hora.[13]

Situação semelhante à do Pirambu era vivenciada pelos moradores de Parangaba, devido aos buracos em diversas ruas do bairro, tornando precário o atendimento aos seus moradores. Também no bairro do Campo de Aviação a população reclamava contra a retirada dos transportes que serviam a rua Djalma Petit. Os moradores do Km 8 protestavam contra o descaso dos proprietários da "Empresa Tabajara", pois alguns de seus ônibus andavam sem freios e gastavam 45 minutos para chegarem à Praça José de Alencar. Em outros bairros, como no Moura Brasil, os motoristas nem sempre obedeciam às paradas estabelecidas e, no Pici, os ônibus não cumpriam o horário estabelecido, pois só começavam a rodar às sete horas da manhã, prejudicando os que trabalhavam no centro da cidade. Além disso, os ônibus eram retirados de circulação antes das vinte e três horas.[14]

Em virtude do mau funcionamento das linhas do Pan Americano, Pici e Jockey Club, foi solicitada a participação das camionetas na exploração dessas linhas, sempre prejudicadas pelas empresas que atendiam aqueles bairros.[15]

Quando se anunciou a inauguração do primeiro abrigo para passageiros, nas filas de ônibus em Fortaleza, os comentários fo-

[13] Ata da quadricentésima vigésima quarta sessão ordinária da *CMF*, em 10 ago. 1949, p. 1 e 2; Fortaleza, *O Nordeste*, 29 dez. 1949, p. 7 e *O Democrata*, 2 jan. 1950, p. 6.

[14] Fortaleza, *O Democrata*, 28 jan. 1950, p. 8; 8 nov. 1950, p. 6 e 21 nov. 1950, p. 6 e 23 nov. 1950, p. 8. Fortaleza *CMF*. Ata da trigésima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951, em 17 abr., p. 112.

[15] Fortaleza. *CMF*. Ata da trigésima quarta sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, em 13 set., p. 2.

ram os mais variados possíveis. Levantara-se um galpão simples com colunas de madeira e coberto com folha de flandres. Entretanto, havia um certo lamento na entrega da obra à população, pois "... se vai gastar, na festa de inauguração, mais dinheiro do que na construção".[16]

Além de os meios de transporte não atenderem aos reclamos população, havia também as exigências dos poderes públicos, de forma esparsa. Como transitavam na cidade diversos carros em condições precárias, a Inspetoria do Trânsito passou a fiscalizar os transportes coletivos principalmente por ocasião do emplacamento. Em março de 1949, foram retiradas de circulação duas camionetas, que atendiam parte da população da Aldeota. Alguns meses depois, 9 ônibus foram retirados dessa linha, pois pouca segurança ofereciam aos passageiros. A Empresa "Elery", concessionária da linha Aldeota, uma das de maior circulação, tinha a maioria dos seus carros estragados, considerados calhambeques. Tratava-se do bairro elegante da cidade, por isso o jornal *O Povo* insistia: "...bem que as famílias residentes naquele aristocrático bairro merecem melhor tratamento por parte do proprietário daquela empresa de transportes coletivos...". Como as exigências da Inspetoria do Trânsito enfrentavam barreiras ante a realidade, devido a falta de outro meio de transporte, foi permitido que os velhos ônibus voltassem a circular, ou seja, quatro dos nove que haviam sido postos fora de circulação. Conseqüentemente, as críticas contra a empresa aumentaram, pois os ônibus viajavam sempre com excesso de passageiros, o que se tornara comum em outros bairros da cidade.[17]

Na primeira metade da década de cinqüenta, as camionetas e ônibus continuavam mal conservados, sem conforto em sua maioria, com bancos rasgados, molas gastas, e só partiam do centro quando completavam a lotação. As medidas fiscalizadoras do

[16] Fortaleza, *O Nordeste*, 3 jan. 1949, p. 3.

[17] Fortaleza, *O Povo*, 7 mar. 1949, p. 1 e *Unitario*, 11 mar. 1949, p. 5; 16 set. 1949, p. 1 e Fortaleza. *CMF*. Ata da quadricentésima nonagésima sexta reunião ordinária, em 12 nov. 1949, p. 1 e 2; Fortaleza Câmara Municipal - Ata da qüinquagésima terceira sessão ordinária, em 22 nov. 1949, p. 1 e 2.

Governo continuaram prejudicando os usuários, pois proibira-se o serviço de auto-lotação nas proximidades das paradas de ônibus.[18] Os bairros mais pobres eram servidos por ônibus velhos e camionetas adaptadas ao transporte e alguns bairros, como Nova Floresta, só dispunham de um ônibus para atender os moradores.[19]

As reclamações persistiram: os moradores do Monte Castelo, em 1951, reclamavam que a empresa "Salvador", responsável pelo transporte do bairro, costumava desrespeitar o horário e o itinerário estabelecidos. Algumas linhas, como a destinada à Vila dos Industriários só dispunham de ônibus até às 20 horas. Os moradores das proximidades do Matadouro Público também protestaram contra o precário funcionamento dos transportes. Os vereadores insistiam para que o Governador do Estado fizesse voltar ao Município a responsabilidade pelos serviços de transporte coletivo.[20] O tumulto constante registrava-se nas diversas filas de ônibus, chegando a Câmara Municipal a solicitar ao Inspetor Estadual do trânsito a indicação de guardas para um melhor controle, sobretudo nos locais de maior movimento. Protestava-se também contra as camionetas que faziam a linha de Parangaba, que em grande parte circulavam bastante estragadas. Tornara-se corriqueira a ameaça de retirada de certos ônibus de circulação, sobretudo aqueles que serviam os bairros pobres, como São João do Tauape. No Pici e no Campo de Aviação reclamava-se com insistência sobre a precariedade dos transportes e, em localidades com a Vila São José, onde habitavam operários, os ônibus deixaram de circular.[21]

[18] Fortaleza, *O Povo*, 16 jul. 1952, p. 3 e Fortaleza, Câmara Municipal, ata da décima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952, em 21 ago., p. 2.

[19] Fortaleza, *Notícias do Dia*, 22 jun. 1949, p. 8.

[20] Cf. pronunciamento dos Vereadores Luciano Magalhães e Lauro Brígido in Fortaleza, Câmara Municipal. Ata da terceira sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951, em 21 mar 1951, p. 48-49; ata da vigésima segunda sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951, em 31 mar. 1951, p. 68 e ata da vigésima sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951, em 5 abr. 1951, p. 83-84.

[21] Fortaleza, Câmara Municipal. Ata da terceira sessão ordinária do segundo período extraordinário de 1951, em 27 jul. 1951, p. 238; *O Democrata*, 5 out. 1951, p. 6; 31 out. 1951, p. 8 e 16 nov. 1951, p. 6.

As Vilas Santo Antonio e São Raimundo também foram atingidas com a retirada dos ônibus de circulação. Os que iam ao Mucuripe só chegavam até o Cais do Porto, não atingindo o final do bairro. Crescia o número de automóveis na cidade, e também de pobres e mendigos, pois a maioria da população vivia em precárias condições. Calculavam-se em 5.000 o número de veículos que trafegavam na cidade, que crescia sem avenidas planificadas e com um trânsito difícil para as condições da época. Quase 30 linhas de ônibus terminavam na Praça do Ferreira. Todas as que ali chegavam vinham pela Rua Floriano Peixoto.[22] Os ônibus de Antonio Bezerra, que podiam fazer o percurso em 30 minutos, levavam uma hora e meia para chegar ao seu destino. Só havia três ônibus circulando. Alguns empresários estavam retirando veículos de circulação, sob a alegação de falta de peças, prejudicando o atendimento de diversos bairros. Mais de vinte veículos foram encontrados em quatro oficinas. Filas enormes nos terminais e a demora para os ônibus entrarem em circulação tornaram-se rotina. Havia empresas com média de cinco a sete ônibus fora de circulação. As camionetas, denominadas "auto-lotações", consideradas transportes auxiliares, passaram a ser prioritárias em alguns bairros. Oficialmente, poderiam existir uma ou mais linhas licenciadas apenas para as camionetas, dando-se preferência às de maior percurso. Os preços das passagens eram fixados, a princípio, pela Câmara Municipal, que levava em consideração o percurso da linha em quilômetros, o preço do litro de gasolina, dos pneus, das câmaras de ar e a soma das despesas diárias. Foi criada a Seção de Transportes Coletivos, subordinada à Secretaria de Serviços Urbanos, para finalizar a execução do regulamento dos serviços de transporte na cidade.[23]

[22] Fortaleza, Câmara Municipal. Ata da sexagésima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952, em 23 out. p. 2, ata da octogésima oitava sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952 da *CMF*, em 26 nov., p. 2; Fortaleza, *O Povo*, 9 jan. 1953, p.8 e 6 fev. 1953, p. 3.

[23] Fortaleza, 25 set. 1953, p. 3; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da octogésima primeira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1953, em 20 nov., p. 209; *O Povo*, 21 nov. 1953, p. 1; CMF, lei 743 de 23 nov. 1953.

Continuava a reclamação do não cumprimento dos horários e da demora dos ônibus nos terminais. O Prefeito de Fortaleza nem sempre era considerado um aliado dos empresários, devido às pressões populares. Para o Prefeito Paulo Cabral, "... estamos vivendo uma época de contraste, de incompreensões, de injustiças, tudo isto resultante da inquietação geral que se apoderou do povo, em todos os círculos e em todas as camada sociais". A deficiência dos serviços, associada a uma economia em crise explicavam a inquietação vivenciada. Pelo decreto de 29 de março de 1953 passou ao controle da Prefeitura a situação dos transportes municipais e os preços passariam a partir de então a ser fixados por uma comissão presidida pelo Secretário dos Serviços Urbanos e integrada por representantes da Câmara Municipal, do Conselho e Inspetoria do Trânsito e do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros. Sempre o aumento no preço da gasolina e dos pneus era o propulsor do reajuste nas tabelas do transporte coletivo.[24]

Desde o início de 1951 começaram a funcionar no centro de Fortaleza sinais luminosos de trânsito. A Inspetoria do Trânsito dispunha de poucos recursos, o que impossibilitava o uso de viaturas para fiscalização. Como prova do aumento do fluxo viário se reivindicava a adoção de mão única, em determinadas ruas como a Pedro Borges, Senador Alencar, São Paulo e Visconde de Sabóia, por serem estreitas e de grande movimento. Na Pedro Pereira, Pedro I, Barão do Rio Branco e Senador Pompeu o sentido era único. O recurso usado para evitar o problema de congestionamento, tanto na Praça do Ferreira como em outras ruas centrais e nas transversais, como a Floriano Peixoto e 24 de Maio, era curioso: carros podiam estacionar do lado da sombra, alternando o local pela manhã e à tarde. A medida era elogiada, pois "...pelo menos não deixa esquentar assentos... numa terra de sol desalmado". Na Praça do Ferreira, os ônibus circulavam para apanhar passageiros e os carros da praça estacionavam próximos ao fio de pedra das calçadas. Para facilitar o tráfego, as paradas de ônibus localiza-

[24] Fortaleza, *O Povo*, 29 mar. 1954, p. 4.

vam-se de 200 em 200 metros, no meio dos quarteirões, com sinalização. Em 1952 o Trânsito determinou que os ônibus não parassem na Praça do Ferreira em determinadas horas. Os vereadores manifestaram-se contra a parada no meio dos quarteirões e solicitaram ao Serviço de Trânsito o retorno às antigas paradas, embora metade deles votasse contra, pois nas esquinas ocasionava congestionamento. Alguns ônibus tinham terminal próximo ao Passeio Público e outros na Rua Sena Madureira. Os abrigos provisórios aos passageiros eram constituídos de "... lona impermeabilizadora... estendida sobre canos de ferro como tampa de baú que resiste ao tempo e não sai pelos olhos da cara. É um chapéu de sol ou guarda chuva muito útil. Sobretudo para a pobreza que não anda de automóvel e não tem dinheiro siquer para uma 'parteira'". Cerca de 4000 veículos circulavam pelas ruas sem avenidas largas e o trânsito tornava-se cada dia mais denso. A Inspetoria do Trânsito tinha sérios problemas em razão de insuficiência de recursos e a má remuneração dos seus guardas.[25]

Os proprietários de ônibus de Fortaleza haviam assumido o compromisso, em 1956, de dotar seus carros de certo conforto, bem como aumentar o número de veículos disponíveis, mas o compromisso não foi cumprido. Os vereadores fizeram um apelo ao Prefeito e ao Conselho Regional do Trânsito para reexaminar o aumento concedido aos transportes coletivos. Sugeria-se que só

[25] Fortaleza, *O Povo*, 20 fev. 1951, p. 3; 23 out. 1951, p. 3; *O Nordeste*, 17 jan. 1953, p. 3; *O Povo*, 16 abr. 1952, p. 2 e 20 maio 1952, p. 1; *CMF*. Ata da trigésima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1952, em 17 abr. 1952, p. 581.
De acordo com a Inspetoria do Trânsito, os ônibus deveriam ser retirados da Praça do Ferreira para descongestionar a área central. Assim, os ônibus do Benfica, Montese, Vila União e Bom Futuro estacionavam na Barão do Rio Branco, entre a Pedro Pereira e o IAPC. Os ônibus de Jacarecanga, Vila São José, na Barão do Rio Branco, entre Liberato Barroso e Guilherme Rocha. Os ônibus de São Gerardo, da Hospedaria, na rua Pedro Pereira, entre Floriano Peixoto e Major Facundo. Os ônibus da Vila dos Industriários, da Legião e do Campo do Pio estacionavam na Pedro Pereira, entre a Senador Pompeu e a Barão do Rio Branco. Os de Antonio Bezerra, Padre Andrade e Amadeu Furtado, estacionavam na Praça do Carmo ao lado da Major Facundo. No total eram 13 linhas de ônibus. Fortaleza. *Correio do Ceará*, 21 mar. 1956, p. 8.

entrasse em vigor quando os ônibus fossem totalmente reformados e que as linhas fossem liberadas, principalmente aquelas que não estivessem em condições de atender ao tráfego requerido. O Departamento Nacional de Estradas e Rodagens proibiu os caminhões de transportar em suas carrocerias passageiros, inclusive nos bairros da cidade. A idéia de auto-lotações, bastante utilizada no Rio de Janeiro e em São Paulo, não pôde ser concretizada em Fortaleza, pois era um sistema de transporte mais caro. O único bairro que dispunha de um transporte coletivo considerado regular era Parangaba, apesar de muitas das suas camionetas serem velhas. O desconforto e o precário atendimento aumentavam sobretudo em bairros como Carlito Pamplona, Pirambu e Vila Santa Maria, onde era comum verificar-se "... filas... à espera de calhambeques descansados, que não ficaram de vir" [sic].[26]

O déficit de transporte coletivo em Fortaleza decorria da exígua renovação dos ônibus, do crescimento populacional e, conseqüentemente, de um maior número de locais distantes a serem atendidos. As inovações se processavam em índices muito reduzidos, sendo alta a percentagem de ônibus com três ou mais anos de uso. Por isso, diariamente muitos permaneciam nas oficinas. Empresas sem capital receberam concessões de linhas, que não podiam ser atendidas de maneira satisfatória. O Departamento de Transportes responsável por tais concessões, apenas atuava precariamente.[27] Em 1960, havia 403 veículos circulando em 87 linhas. A crise dos transportes continuou a agravar-se na cidade com a população calculada em 450.000 pessoas. 43 dos ônibus eram classificados como calhambeques e apenas 69 considerados de primeira classe, os chamados "gostosões", de carrocerias amplas com capacidade para 35 passageiros. Os de segunda classe, do tipo

[26] *CMF.* Ata da quadragésima oitava sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, em 1 out., p. 1; Em outubro de 1956 foi liberado pela Câmara o tráfego de camionetas na linha da Aldeota. CMF. Ata da sexagésima quinta sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, em 29 out. p. 2 e *O Povo*; 8 nov. 1956, p. 3.

[27] Fortaleza, *O Povo*, 6 abr. 1960, p. 3.

médio, somavam 291, com acomodação para 32 passageiros. Havia 43 considerados de terceira classe, com motores e carrocerias bastante estragados.[28]

Em julho de 1948, os motoristas entraram em greve parcial. A ação da polícia reprimiu os grevistas e a Cavalaria foi usada para dispersar os manifestantes. Foram presos seis motoristas, entre eles um dos líderes do movimento, Rozendo Anselmo de Lima. O jornal *O Nordeste* repudiou o movimento, por atribuí-lo à infiltração do PCB: "... a greve... fracassou totalmente, graças a compreensão dos guiadores cearenses, que não querem servir às manobras do bolchevismo traidor e ateu". As condições de trabalho tornavam-se pesadas, principalmente para os cobradores que trabalhavam 15 horas, inclusive aos domingos, das 5h30min às 23h30min. Quando foi autorizado o aumento das passagens, em 1956, os proprietários de ônibus haviam assumido o compromisso de que os motoristas passariam a ganhar 15% da renda de cada veículo, e os trocadores 6% mas nem sempre se cumpria o prometido. Apesar do trabalho estafante dos trocadores, o comportamento deles às vezes chocava os mais intransigentes, pois andavam "... a chocalhar os níqueis na mão, de banco em banco. Essa prática reprovável causa uma estranheza às pessoas viajadas, aos visitantes, a quantos aqui chegam, vindas de cidades civilizadas, e não é pra menos a triste impressão que recebem dessa descortezia, que era tempo de ser corrigida".[29] A maioria dos motoristas ganhava 10% de comissão do arrecadado e quando um carro ia ao conserto, o motorista nada ganhava pelos dias parados. Cobrava-se Cr$ 50,00 (cinqüenta cruzeiros), por mola quebrada e às vezes cobrava-se até Cr$ 150,00 (cento e cinqüenta cruzeiros), como aconteceu com a Empresa "São Francisco".[30]

[28] Fortaleza, *O Povo*, 24 out. 1960, p. 1 e 2.

[29] *CMF*. Ata da centésima quinquagésima quinta sessão ordinária, em 27 jul. 1948, p. 2 e 3; Fortaleza, *O Democrata*, 27 jul. 1948, p. 1 e 4 ago. 1948, p. 4 e *O Nordeste*, 27 jul. 1948, p. 5 e 28 jul. 1948, p. 1. *CMF*. Ata da quinquagésima sexta sessão Fortaleza, *O Povo*, 11 jul. 1950, p. 3.

[30] Fortaleza, *O Democrata*, 7 jan. 1956, p. 8.

O grande impacto pelos transportes coletivos na vida da população prendia-se sobretudo aos contínuos reajustamentos nos preços das passagens, motivados pela elevação nas tarifas dos combustíveis, que não encontravam equivalência nos salários da maioria da população.

A resistência ao aumento das passagens, em 1949, apresentou-se de forma segura, conforme se constata nos pronunciamentos efetuados na Câmara Municipal. Além da radical reação de alguns vereadores, os jornais insistiam em apontar a crise econômica e a conseqüente subida, considerada assustadora, dos gêneros de primeira necessidade, além de outras utilidades básicas. O preço das passagens a ser estipulado dependia do tamanho do percurso das linhas de acordo com o estado dos carros em circulação. O movimento de Defesa da Economia Popular organizou um protesto, contando com o apoio do jornal *O Povo* e de diferentes órgãos, como o setor estudantil, liderado pelo Centro Estudantil Cearense. Pretendia-se organizar uma comissão, representando diferentes categorias, visando a manter contatos com o governador. Diversas pessoas foram entrevistadas por aquele jornal, inclusive o presidente do popular "Banco da Opinião Pública", situado na Praça do Ferreira, Coronel Carlos Miranda. Para ele "isto é o maior absurdo já visto e pretendido por alguém. O aumento não deve ser correspondido. Raramente ando de onibus. Moro na praça da Estação e todos os dias venho para o banco a pé. Mesmo assim, não posso concordar com um aumento...". A União da Mocidade Alencarina organizou uma passeata de protesto, partindo a iniciativa da Juventude Universitária de Fortaleza. A Câmara Municipal nomeou dois representantes para se fazerem presentes à manifestação.[31]

Quando à constante pretensão de obter aumento no preço das passagens, em 1951 os proprietários de ônibus e os representantes da imprensa acordaram para designar uma comissão de

[31] Fortaleza Câmara Municipal. Ata da tricentésima segunda sessão ordinária em 8 jun. 1949, p. 1 e 2; *O Povo*, 8 jun. 1949, p. 1 e 9 jun. 1949, p. 2 e ata da tricentésima nonagésima segunda sessão ordinária em 21 jun. 1949, p. 1 e 2.

contabilistas a fim de examinar as contas das empresas. A comissão, indicada pela União dos Contabilistas do Ceará, emitiu um parecer contra qualquer aumento, pois os lucros obtidos eram considerados compensatórios. Para o Sr Nelson Dimas, Presidente da Comissão de Contabilistas, "os donos de empresas têm um lucro fabuloso. É quase inacreditável que os atuais ônibus, em sua maioria deficientes, proporcionem tão grandes vantagens aos seus proprietários". Mesmo para uma empresa que explorava uma linha de clientela menor, o lucro obtido chegara a 70% do capital aplicado. A maior parte dos empresários não atendeu ao compromisso assumido, pois só quatro empresas apresentaram seus livros de contas à Comissão. Apesar de algumas registrarem um pequeno prejuízo, subitamente essa quantia era compensada por lucros posteriores.

Apenas para confirmar tais lucros, observe-se que uma determinada empresa teve um aumento de despesas com os combustíveis e peças, no valor de Cr$ 374.097,80 (trezentos e setenta e quatro mil, noventa e sete cruzeiros e oitenta centavos) e uma elevação da receita, no mesmo período, de Cr$ 1.037.472,60 (hum milhão, trinta e sete mil, quatrocentos e setenta e dois cruzeiros e sessenta centavos). Com o desgaste de veículos, a maioria das empresas possuía ônibus há cinco anos em circulação comentando-se até a existência de um ônibus com uso superior a 12 anos. Os reparos costumeiramente feitos incluíam a substituição de motores e carrocerias. Por isso, o valor dos carros usados tornava o veículo superior ao preço de compra. O único ponto com que a comissão concordou relacionava-se a inúmeros passes gratuitos, chegando uma empresa a conceder 27.223 em apenas um mês. De acordo com informes da Inspetoria do Trânsito, havia em Fortaleza 22 empresas com 216 ônibus. No caso do pretendido aumento nas passagens, o nível dos salários na capital cearense era um dos mais baixos do país e inúmeros comerciários recebiam salários abaixo do índice estabelecido para o salário mínimo. Caso fosse aprovado o aumento nas passagens, muitos teriam de gastar quase a metade de sua remuneração somente para se deslocar ao local de trabalho.

Fortaleza não era a única capital a cobrar Cr$ 0,50 (cinqüenta centavos), por uma passagem. Por ser um serviço de utilidade pública utilizado sobretudo pela classe média e por operários, e como gradativamente caía o nível de vida das classes mais pobres, até mesmo um aumento de 20% era considerado exorbitante. Por isso, a comissão se manifestara contra qualquer aumento. Sugeriu que a comissão de preços interferisse no tabelamento da gasolina, óleo, peças, pneus e que fossem diminuídas as taxas de impostos estaduais e municipais cobradas às empresas de transporte coletivo. Recomendou também uma revisão no número de passes gratuitos concedidos, para que fossem utilizados apenas por pessoas em serviço. E a obrigatoriedade da escrita regular nas empresas de ônibus, pois nem todas possuíam contadores à sua disposição. E caso persistisse a insistência em aumentar as passagens, restaria abolir o monopólio de exploração das linhas urbanas. E os que não pudessem obter lucros seriam encampados pelo Estado ou pelo Município de Fortaleza. As recomendações apresentadas não foram concretizadas e mais forte do que atendimento às necessidades urbanas pesou o receio de aumento nos gastos públicos e, desse modo, continuou o acordo sempre desrespeitado.[32]

O aumento no preço das passagens só foi aprovado em princípios de 1952. A reação popular se fez sentir através de manifestações públicas e os ônibus só puderam circular com o apoio da Polícia. À frente dos protestos destacavam-se principalmente os estudantes. A insatisfação maior decorria da cobrança antecipada, antes que o aumento fosse divulgado através de portaria. Diversos passageiros, que se recusaram a pagar o aumento, foram colocados fora dos ônibus que, muitas vezes, eram depredados em diversos pontos da cidade. O comércio na Praça do Ferreira chegou a fechar suas portas e os ônibus foram retirados de circulação. A Radio Patrulha dispersou os manifestantes a cassetetes.[33]

No primeiro semestre de 1953, os empresários reivindicavam novo aumento. Os vereadores e o conselho Regional do Trân-

[32] Fortaleza, *O Povo*, 3 jan. 1951, p. 1 e 4 jan. 1951, p. 8.

[33] Fortaleza, *O Povo*, 15 jan. 1952, p. 1.

sito manifestaram-se contrários à majoração lembrando a difícil situação econômica da população e as péssimas condições dos veículos em circulação, que não eram suficientes para atender aos usuários. Como reação, os empresários tentaram extinguir o abatimento concedido aos estudantes, chegando a haver paralisação temporária nos transportes. O Exército e a Prefeitura colocaram carros à disposição do povo. O Prefeito decretou a transferência para o Município do controle dos serviços de transportes coletivos, mas diversos vereadores manifestaram-se contra, pois desejavam atribuir ao Estado esta responsabilidade.[34]

Os vereadores de Fortaleza manifestaram-se novamente contra o aumento solicitado, em dezembro de 1953, pelos empresários, e reclamaram do excesso de passageiros em cada ônibus. No ano seguinte, o preço das passagens foi aumentado em quase todas as linhas. Os proprietários resolveram aumentar sem a aprovação da Câmara Municipal e a própria Secretaria dos Serviços Urbanos aconselhou o povo não aceitar as novas tarifas, ocorrendo reações populares, que chegaram a danificar ônibus. Com a interferência do empresário José Otoch, os ônibus voltaram a circular com os preços anteriores, após paralisação de três dias. Somente em março de 1954 a Câmara Municipal aprovou o aumento. Memorial subscrito por presidentes de diversos sindicatos e a União Contra a Carestia se manifestaram contra, além de diversas associações de bairros. O Clube de Engenharia apresentou uma nota oficial à Câmara, sugerindo as medidas a serem tomadas.[35] Um dos

[34] Fortaleza, Câmara Municipal. Ata da quadragésima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1953, em 7 maio p. 27; Fortaleza, *O Povo*, 16 maio 1953, p. 3; ata da sexagésima quarta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1953, em 27 maio p. 47v; *O Povo*, 27 maio 1953, p. 1; ata da sexagésima sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1953 em 29 maio p. 50v. e ata da septuagésima segunda sessão ordinária do primeiro período leg. de 1953 em 6 jun. 1953, p. 60 e 60v.

[35] Fortalez, Câmara Municipal. Ata da quinta sessão ordinária do segundo período extraordinário de 1953 em 5 dez., p. 228; *O Democrata*, 2 jan. 1953, p. 4 e 6; *O Povo*, 7 jan. 1954, p. 3; *O Democrata*, 7 jan. 1954, p. 248; ata da segunda sessão ordinária do primeiro período extraordinário do primeiro período legislativo de 1954 em 12 mar., p. 263; lei. mun. de 8 mar. 1954.

problemas que atormentava os passageiros era a falta de troco em diversas linhas. Mesmo as empresas que não tiveram aumento autorizado, como as camionetas de Parangaba, passaram a cobrar os novos valores dos ônibus que faziam um percurso mais longo, como Antonio Bezerra, São Gerardo e Cachoeirinha, passaram a cobrar passagem única, o que não era permitido, pois tinha se ser respeitado um preço mais baixo para os bairros intermediários.[36]

Em março de 1955 foi criada a Secretaria Municipal de Transportes. Apesar dos acirrados debates na Câmara, que chegaram a solicitar a participação dos Vereadores na Comissão de Abastecimento e Preços, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Fortaleza solicitou majoração dos preços das passagens de ônibus. Mais de uma vez, eclodiram os projetos, saídas de comissões de moradores de diversos bairros, como Itaoca, Montese, Porangabuçu, além do Círculo Operário dos Navegantes, Sociedade Beneficente de Brasil Oiticica, União dos Sanitaristas Federais do Ceará e da Confederação dos Centros Culturais da Juventude, que pressionaram a Câmara contra o aumento pretendido. A Comissão manifestou-se favorável, em parte, ao memorial dos empresários, concedendo um aumento de 20%. O vereador Mauro Benevides apresentou uma emenda, propondo que o aumento não fosse extensivo aos estudantes, o que foi aprovado. O aumento não satisfez aos empresários, que entraram em greve parcial, pois a princípio, reivindicavam um aumento de 100% e depois baixaram para 50%.

A Empresa Iracema paralisou 7 dos seus 22 veículos e foram retirados de circulação os ônibus do Cais do Porto. A "São Jorge" ameaçava não mais explorar as linhas. A "Iracema" e a "São Francisco" prometiam parar. Motoristas foram demitidos e a "Santa Maria" deixou apenas dois carros circulando, recusando-se a transportar estudantes, a não ser que pagassem Cr$ 0,20 (vinte centavos) de

[36] Fortaleza, Câmara Municipal. Ata da décima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1954, em 22 mar., p. 270 e 271 e ata da décima sétima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1954 em 24 mar., p. 272v.

aumento. Passageiros esperavam até 50 minutos pelos ônibus, os quais voltaram a trafegar com o aumento de 20% até que o Prefeito tomasse uma decisão, pois a Câmara lhe transferira a responsabilidade. Após reunião com os empresários, foi prometida nova tabela, mas como não foi cumprido o acordo, o Prefeito resolveu tornar de utilidade pública os referidos veículos, a partir de 3 de maio, por tempo indeterminado. A Prefeitura colocou à sua disposição o serviço de transporte coletivo, com exceção da empresa "Pedreira", que fora a única a não paralisar. O Prefeito chegou a pensar em extinguir a Secretaria de Transportes do Município, sob a alegação de que não tinha força para fazer cumprir as suas determinações, desde a sua criação em 1955. O resultado foi que o Prefeito concedeu o aumento, passando a exigir certas obrigações dos empresários. O Conselho Estadual de Trânsito passou a ser a entidade responsável pelo setor de transporte. Era composto pelo Secretário de Polícia e Segurança Pública, pelo Diretor do Saneamento e Obras Públicas, pelo Inspetor de Trânsito e de representantes da Prefeitura, dos Correios e Telégrafos, da Associação de Moradores, do Automóvel Clube, da Associação dos Proprietários de Empresas e do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens. Após a extinção da Secretaria de Transportes, a situação se agravou mais ainda.[37]

[37] Lei mun. n. 949, de 28 mar. 1955; Fortaleza, Câmara Municipal. Ata da sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955 em 2 abr., p. 212; ata da sétima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955 em 4 abr., p. 213v; ata da nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 6 abr., p. 216, 216v; ata da décima primeira sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 6 abr., p. 217; ata da décima terceira sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 17 abr., p. 22; ata da décima quarta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955 em 14 abr., p. 221v.
Segundo o decreto assinado pelo Prefeito, o art. 201 do Código Penal condenava quem participava da suspensão ou abandono coletivo do trabalho, provocando a interrupção de obra pública ou serviço de interesse coletivo, com pena de seis meses a dois anos de detenção e multa (C.P.B) de Cr$ 2.000,00 (dois mil cruzeiros) a Cr$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros) in Fortaleza, *O Povo*, 2 maio 1955, p. 1; decreto municipal nº. 1.603, de 3 maio de 1955, assinado pelo Prefeito Acrísio Moreira da Rocha e demais secretários do município. A altera-

Em 1957 novo aumento foi discutido na Câmara Municipal de Fortaleza, apelando-se aos órgãos classistas para que reforçassem a oposição a este aumento das passagens, inclusive esperando contar com o apoio da imprensa. Somente em novembro de 1958 foi concedido o aumento nas passagens, na importância de Cr$ 1,00 (hum cruzeiro) para os estudantes e militares. Algumas linhas tiveram aumento diferenciado. A de Jacarecanga passou de Cr$ 1,60 (hum cruzeiro e sessenta centavos) para Cr$ 2,50 (dois cruzeiros e cinqüenta centavos), nas inteiras, e de Cr$ 0,80 (oitenta centavos) para Cr$ 1,20 (hum cruzeiro e vinte centavos), relativa a estudantes e militares. Quanto às da Aldeota, Pinto Madeira, Praia de Iracema, Bairro de Fátima e Vila Simone o preço passou a Cr$ 3,00 (três cruzeiros), para inteira, e Cr$ 1,50 (hum cruzeiro e cinqüenta centavos) para estudantes e militares. As empresas assumiram o compromisso de submeter semestralmente seus veículos a uma vistoria geral da Inspetoria Estadual do Trânsito, visando a atender às exigências de segurança e conforto, determinadas pelo Código Nacional do Trânsito. O aumento provocou atritos e quebra-quebra na cidade, sendo recolhidos ônibus em circulação. Estudantes e populares tomaram parte nas manifestações, havendo vários conflitos na Praça José de Alencar, na do Liceu e na São Sebastião, Praças Fernandes Vieira e Paula Pessoa, respectivamente. Cinco estudantes saíram feridos por ação policial. O aumento foi revisto, sendo extensivo a todas as linhas, ficando em Cr$ 0,50 (cinqüenta centavos) para passagens inteiras e Cr$ 0,30 (trinta centavos) para estudantes e militares. Os caminhões, chamados "paus-de-arara", voltaram a prestar serviço provisório na cidade em substituição aos ônibus e as camionetas. A causa devia-se à vigência da lei, que reduzia em 50% o preço de passagens de estudantes e militares.

ção do art. 2º. da lei 800, de 10 maio 1954 levou à seguinte redação: "Os Estudantes gozarão de abatimento de acordo com o que estabelece estando fardados ou mediante apresentação da carteira do Centro Estudantal Cearense, da União Estudantal e da União Cearense dos Estudantes Secundários. Lei mun. nº. 1.002, de 18 set. 1956; *O Povo*, 25 nov. 1955, p.8; 29 nov. 1955, p. 3; 2 jan. 1956, p. 3.

Como a lei não tinha sido promulgada, após a aprovação, os empresários passaram a cobrar o aumento concedido pela lei anterior que fora revogada. Em virtude de entendimento com o Governo, os ônibus voltaram a circular, sendo indicada uma comissão composta de representantes de várias repartições, para estudar o assunto.[38]

Novas agitações ocorreram em 1959, quando a comissão, designada pela Câmara Municipal para estudar novos preços para as passagens, considerou-se exonerada após a eleição ocorrida. Essa comissão tinha sido organizada após a revolta popular registrada contra o aumento das passagens, com o intuito de averiguar a argumentação apresentada pelos empresários. Enquanto isso, resumindo a condição dos veículos de transporte coletivo, o jornal *O Povo* assim se expressava: "calhambeques velhos, caindo os pedaços, rodando nas ruas da cidade com o nome de ônibus". O total de empresas de ônibus da cidade somava 45, servindo a 85 linhas.[39]

A Câmara Municipal de Fortaleza descuidava da análise do dilema dos transportes, apesar de ter sido nomeada uma comissão especial para estudar a situação existente. O Presidente da referida comissão, o vereador Paulo Mamede, convocara vários de seus colegas para debater o assunto, mas poucos compareceram. Só se discutiam os preços das passagens. Os dispositivos legais que orientavam a concessão das linhas de ônibus não eram considerados muito claros. A empresa que atendia aos moradores da Av. D. Manuel não cumpria suas obrigações, com o horário mal regulamentado, mas o privilégio da concessão permanecia garantido. De acordo com a legislação aprovada, em 1960, enquanto o município não pudesse arcar com os serviços de transporte coletivo, eles seriam objeto de licenciamento, que teria a duração máxima de 10 anos, prorrogáveis por período igual, desde que o requerente fizesse o pedido num prazo de 60 dias, provando haver cumprido

[38] *CMF.* Ata da trigésima nona sessão do primeiro período legislativo de 1957, em 22 maio p. 2, ata da quadragésima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1957, em 23 maio, p. 3; lei municipal nº. 1313 de 8 nov. 1958; Fortaleza, *Unitário*, 12 nov. 1958, p. 8; Fortaleza, *O Povo*, 7 jan. 1959, p. 1.

[39] Fortaleza, *O Povo*, 4 maio 1959, p. 1; 18 maio 1959, p. 3 e 12 jun. 1959, p. 5.

as suas obrigações. Quando fosse necessária a revisão nos preços das passagens, o Prefeito nomearia uma comissão para estudo do caso.[40]

Dos serviços de infra-estrutura urbana, o setor referente aos transportes sobressaiu dos demais por suas peculiaridades, ou seja, o envolvimento da maioria da população, não apenas a classe média, mas igualmente atingindo considerável percentual dos pobres. Desse modo, os agentes responsáveis pela deficiente manutenção de um serviço considerado básico persistiam na ânsia pelo lucro, acobertados pela impotência do governo de destruir as barreiras que entravavam o atendimento almejado. Por isso, registram-se acirrados debates entre empresários e autoridades estatais, além do protesto espontâneo do povo através de "quebra-quebra", quando das majorações nos preços. A ineficiência na regularização, com atendimento racional aos usuários, constituía um problema cuja solução era sempre protelada. Apesar disso, o setor constituía um alvo disputado por empresários, em decorrência dos lucros garantidos.[41]

A Iluminação Pública

Foi celebrado um contrato entre o Governo Provincial e Joaquim da Cunha Freire e Thomaz Rich Brandt, a 16 de Janeiro de 1864, referente à iluminação a gás "hidroneo carbonado", estipulando-se como prazo de validade 59 anos. Almejava-se instalar 750 "combustores" e o preço calculado de cada lampião era de trinta réis por hora. A luz de cada combustor equivalia a produzida por

[40] Fortaleza, *O Povo*, 3 nov. 1959, p. 3; lei municipal nº. 1530 de 24 maio 1960.

[41] Essa situação nos faz refletir acerca da opinião de Francisco de Oliveira, levando à compreensão das contradições: "A imbricação entre formas velhas e novas ajuda a compreender o processo de formação da cidade e as mais altas taxas de lucro se dão nas atividades que têm por consumidores as classes sociais de rendas mais baixas". OLIVEIRA, Francisco de. Prefácio in MARICATO, Ermínia. (org). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.* São Paulo: Alfa-Omega, 1949, p. 15.

dez velas de espermacete e as lâmpadas fracas sujeitar-se-iam a um multa de duzentos e cinqüenta réis duplicada quando estivessem apagados. A iluminação começava após o pôr-do-sol e prolongava-se até às cinco horas da manhã, exceto nas noites de luar, quando os lampiões permaneciam apagados. Em agosto de 1881 novo contrato foi assinado pelo Presidente da Província, Senador Pedro Leão Velloso e o Sr. Seddan Morgan, gerente da "Ceará Gas Company Limited", de Londres. Além da iluminação nos estabelecimentos públicos, os particulares podiam contratar a iluminação de suas residências. Em 1890 cobrava-se vinte e três réis por hora, para cada lampião e reservava-se à empresa "... o direito de cortar o encanamento das casas particulares, quando os respectivos consumidores estivessem em débito por três meses, verificada previamente, neste caso, a regularidade do registro pelo engenheiro fiscal".[42]

Desde 1930 pôs-se em discussão a prorrogação do último contrato da "Ceara Gas Company Limited", datado de 1911, pois de acordo com o parecer do jurista Clovis Beviláqua o instrumento não tinha validade jurídica, cabendo ao Estado pressionar a empresa sobre a responsabilidade assumida ou mesmo tomar a si o encargo, principalmente tratando-se de um serviço básico como a iluminação elétrica. Nomeou-se uma comissão para rever o contrato de 1864, que concedia um prazo de 59 anos, portanto, válido até 1923. Entretanto, o argumento que o tornava inviável prendia-se a uma revisão do acordo em 1890, que vigorou até 1911, quando o Governador Nogueira Acioli decidiu prorrogá-lo por mais 35 anos, com validade até 1958. O reforço maior à decisão de anulá-lo firmava-se no artigo 146 da Constituição Estadual, que não permitia o estabelecimento de contratos sem concorrência pública.[43]

[42] Fortaleza, *O Povo*, 8 maio 1931, p. 4

[43] Fortaleza, *O Povo*, 3 jun. 1931, p. 1 e 20 nov. 1931, p. 1. Nesse mesmo ano os jornais de Fortaleza divulgaram a primeira experiência de um novo sistema, intitulado "iluminação a distancia...", efetuada pelo Sr. Hercilio Costa radiotelegrafista, no Cinema Moderno: "Da estação de ondas curtas do 'Nacional', o sr. Herculano Costa sugeriu por meio do radio, mover a chave de iluminação da fachada daquelle cinema, sendo as lampadas accendidas automaticamente, às 6 ½ da noite, por aquelle processo, que é a ultima descoberta de Marconni". Fortaleza, *O Povo*, 20 jun. 1931, p. 6.

O PCB, através do jornal *O Democrata*, procurava demonstrar os resultados negativos da ação da "Light" no plano social. Na Praça Castro Carreira, onde funcionava a fábrica "Elas" de calçados, os operários recebiam meio salário mínimo e para o delegado sindical dos trabalhadores na indústria de calçados de Fortaleza, Antonio Patricio, "tudo isso é por culpa da 'Ceara Light' que só pensa em arrancar mais dinheiro do povo sem se incomodar com o sofrimento dos trabalhadores e com os prejuízos da industria". O proprietário reconhecia prejuízos com a queda da produção, pois se trabalhava apenas durante meio dia. Os operários entraram em acordo com a fábrica para que se atingisse um mínimo de produção, cabendo aos trabalhadores um percentual de 10% a 20%, variando de acordo com a função exercida. A situação da empresa fora seriamente afetada durante o período da Segunda Guerra, uma vez que as dificuldades de intercâmbio com a Europa tornavam difícil a aquisição de novos equipamentos bem como de manutenção adequada.[44]

Bairros inteiros da capital cearense ficavam às escuras; as indústrias, jornais e bares sentiam-se atingidos, diariamente, pela deficiência do serviço prestado. Com o crescimento da cidade, a "Light" sentia-se impotente em atender a iluminação requerida. O fornecimento era alternado no atendimento aos bairros. Por isso, quando se dispunha de luz na Aldeota, faltava em outros bairros, como Benfica ou Jacarecanga. Comparava-se o impasse vivenciado ao dilema da pobreza urbana: "é como a mendicância, que campeia sem que as autoridades a combatam, outro fator que depõe contra nossos foros de gente civilizada". A reivindicação de energia em diversos bairros pobres levou as associações de moradores a se posicionar a favor da idéia do Prefeito Acrísio Moreira da Rocha em encampar tal serviço. A União Social de Porangabuçu e a "Associação dos Chauffeur" apoiaram o Prefeito.

Um decreto presidencial autorizou à Prefeitura encampar a "Ceará Light" em meados de 1948. A esperança de acabar com as

[44] Fortaleza, *O Democrata*, 12 jun. 1947, p. 4.

constantes falhas de iluminação, que era fornecida "... de meia em meia hora, quando a 'Light' o quer", não era partilhada por todos O jornal *O Nordeste* não confiava no Governo Municipal, porque "... se estamos ruim com a 'Light', muito pior vai ser sem a 'Light'. Transformando-se aquela empresa numa repartição burocrática, vamos ter 'black-out' diariamente e por tempo que ninguém sabe até quando". Na verdade, a previsão pessimista do noticioso católico se tornaria realidade com o decorrer do tempo.

Mesmo recorrendo à Justiça contra o decreto que transferira seus encargos à Prefeitura, a "Ceará Light" saiu derrotada, passando todos os seus bens a ser de utilidade pública. Se o saldo da empresa somava Cr$ 45.000,00 (quarenta e cinco mil cruzeiros), o débito era bem superior a de 1945 a 1948, pois os prejuízos chegavam a Cr$ 1.284.195,50 (hum milhão duzentos e oitenta e quatro mil, cento e noventa e cinco cruzeiros e cinqüenta centavos).[45]

As interrupções alternadas ocorriam, diariamente, em diversos bairros, em virtude das constantes falhas nas turbinas que forneciam luz à cidade. Mesmo com o aumento no preço das tarifas cobradas, o fornecimento de energia sofria interrupção quase constante: "Até parece que estamos num aldeia distrital de quarta classe, onde a lamparina de querosene se torna obrigatória e é mais eficiente do que a Light do Município sede do governo. Ontem, três horas sem luz". O principal embargo à normalização do serviço estribava-se na constante falta de recursos para melhorar o fornecimento de energia.[46]

É lógico que a deficiência no sistema de iluminação não se restringia às capitais nordestinas, pois mesmo no Rio de Janeiro se reclamava contra um fornecimento irregular. Entretanto, a infra-

[45] Fortaleza, *O Povo*, 10 maio 1946, p. 8 e 21 maio 1946, p. 3 e 30 dez. 1946, p. 1; ata da qüinquagésima oitava sessão ordinária da *CMF*, em 9 mar. 1948, p. 1 e ata da qüinquagésima oitava sessão ordinária da CMF, p. 2; ata da centésima quadragésima oitava sessão ordinária da *CMF*, em 19 jun. 1948, p. 1; Fortaleza, *O Nordeste*, 16 fev. 1948, p. 1; 17 fev. 1948, p. 1 e 18 fev. 1948, p. 3; Fortaleza, *O Povo*, 19 out. 1948, p. 3; *O Democrata*, 22 jul. 1948, p. 1; *O Nordeste*, 23 jul. 1948, p. 4.

[46] Fortaleza, *O Povo*, 23 mar. 1949, p. 2 e 5 abr. 1949, p. 1 e ata da quadricentésima sexagésima oitava sessão ordinária da CMF em 6 out. 1949, p. 1.

estrutura do Sudeste já se sobressaía no quadro nacional, o que consolidava o campo de investimentos no setor produtivo.

Na capital cearense, elevadores parados, máquinas das indústrias e da imprensa atingidas, hospitais às escuras tornavam-se fatos corriqueiros. Além do tradicional problema de limpeza nas caldeiras da "Light", a situação piorava com a queima de transformadores. E os comentários faziam referência a um passado que ainda continuava presente. "Não fôsse a lua, com quem Fortaleza já manteve contrato em idos tempos, e ninguem teria saido de casa ou voltaria para o lar depois das dezoito e trinta". O consumo pouco progredia. Em 1946 decaíra para 13.205.572 Kw e, em 1950, registrara-se um acréscimo, chegando a 13.664.943 Kw, o que afetava a precária indústria local. A saída, para as empresas mais estáveis, era o emprego de geradores próprios, chegando inclusive a prestar auxílio no fornecimento de energia à cidade, através do excedente disponível.

A Prefeitura firmou contrato com a empresa "Gomes e Companhia", do grupo Filomeno Gomes, como reforço ao fornecimento de energia no período noturno. Em 1952 encomendara-se à Suécia um gerador de 5.000 Kw, mas a empresa necessitava de 30.000 litros de água por minuto para resfriar suas turbinas na produção do vapor. As máquinas usadas para o resfriamento pela água consumiam 12% da energia produzida pela Usina. Por isso, se pensava no aproveitamento da água do mar, tratada quimicamente, como solução paliativa. Os consumidores eram prejudicados com a interrupção no fornecimento e também sofriam danos em seus aparelhos domésticos, chegando a recorrer à Câmara Municipal para cobrir as despesas a que eram submetidos, como ocorreu com os moradores do Moura Brasil e de Jacarecanga. E o problema do fornecimento irregular não afetava apenas os bairros pobres, pois era "... justamente o chamado bairro chique da Aldeota ... o mais atingido, ninguém sabe porque".[47]

[47] Fortaleza, *O Povo*, 29 jul. 1950, p. 1; 5 jan. 1951, p. 3; 13 mar. 1951, p. 3; *O Nordeste*, 30 maio 1951, p. 3; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da trigésima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1951 em 12 out.

Com o intuito de regularizar o precário fornecimento de energia, a Prefeitura de Fortaleza iniciou as obras de montagem da Usina Municipal de Luz e Força, no Mucuripe, em 1952, que teria capacidade geradora de 12.500 kw. O investimento total somava mais de Cr$ 52.000.000,00 (cinqüenta e dois milhões de cruzeiros), obtidos através de contrato estabelecido com a "Westinghouse", a "Companhia Brasileira de Material Elétrico" e o Banco do Brasil. A Usina disporia de duas unidades turbo-geradores, uma de 7.500 kw e outra de 5.000. A primeira de fabricação sueca, marca "Stral" e a segunda, norte-americana, fornecida pela "Westinghouse Eletric Internacional Company". O contrato com a "Companhia Brasileira de Material Elétrico", COBREL, para instalação de máquinas tinha o valor de Cr$ 19.730.000,00 (dezenove milhões setecentos e trinta mil cruzeiros) e o referente a "Westinghouse" atingia U$ 1.603.750,00 (hum milhão seiscentos e três mil setecentos e cinqüenta dólares), sob a fiança do Banco do Brasil. Em caráter de emergência foram instalados grupos de geradores diesel para o fornecimento de energia.[48]

O reapalheramento do material deixado pela "Ceará Light" constituía prioridade, pois a maquinaria da velha Usina tornara-se obsoleta. Iniciava-se uma reforma na iluminação da Praça do Ferreira, "... deficiente, tipo lamparina. Mas ficou marca tição, brazinha ou tocha de charuto, quando começaram a aparecer os letreiros a gás neon, as lampadas fluorescentes nos mostuários das casas comerciais". Todavia, nas imediações do centro da cidade, outras praças como o Parque da Liberdade, mais conhecido como Cidade da Criança, permanecia às escuras: "De dia, tão cheio de sol e claridade. Depois das

1951, p. 349-50; ata da vigésima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1952 em 5 abr., p. 557-558.
Chegava a 1600 kw a contribuição no fornecimento de energia a cargo das indústrias locais: 650 Kw da Fábrica São José, 400 da Fábrica Progresso e 550 da Brasil Oiticica. Cf. Fortaleza, *O Povo*, 9 mar. 1953, p. 7.

[48] Fortaleza, *O Povo*, 13 maio 1952, p. 1. Lei municipal nº. 512, de 20 set. 1952. O crédito para esse fim chegava a Cr$ 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil cruzeiros), obrigando-se a Prefeitura a efetuar o pagamento correspondente a 20% da arrecadação anual do imposto referente à indústria e às profissões.

Ave-Marias, tão tétrico, tão tumular. Se tivesse luz fluorescente, com a sua tonalidade seria uma espécie de luar permanente".[49]

Os estudos relativos à Usina do Mucuripe tinham sido aprovados por técnicos da "Westinghouse Eletric Internacional Company", da "Servix Engenharia Ltda" e da "Companhia Brasileira de Material Elétrico". As despesas previstas foram incluídas no orçamento da República através do plano SALTE e do Ministério da Viação. O fornecimento de energia que atendia, em dezembro de 1950, 23.300 consumidores fora elevado, no final de 1953 para 29.600, ou seja, apenas 27% num período de três anos, com restrições a novas ligações. As constantes interrupções no fornecimento resultaram principalmente de uma sobrecarga para a Velha Usina do Passeio Público que distribuía 4.660 kw, apesar do suplemento fornecido por algumas fábricas num total de 2.150 Kw. Em janeiro de 1954, a Prefeitura inaugurou a Usina Auxiliar do Meireles, que dispunha de dois grupos diesel, com capacidade para 732 Kw. A área servida compunha-se de parte da Aldeota, da Praia do Meireles, do Mucuripe, da Vila Zoraide, Estancia e Vila Monteiro, esperando-se pôr fim aos costumeiros cortes no fornecimento de energia. A iluminação permanecia instável, sendo corriqueiro "... o impertinente regime de pisca-pisca, da luz intervalada com o escuro". Não fosse a compra das sobras de algumas fábricas e a instalação da Usina Auxiliar do Meireles, a cidade estaria às escuras, principalmente o bairro da Aldeota.[50]

Apesar de o Governo Federal ter autorizado, desde julho de 1948, a Prefeitura encampar a "Ceará Light", transferido a sua administração ao Município, a concretização da medida não pôde ser efetivada de imediato devido a uma interposição de recurso pela empresa, que continuou pendente na esfera federal. Entre-

[49] Fortaleza, *O Povo*, 1 abr. 1957, p. 12; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1958, p. 1-2; *O Povo*, 16 abr. 1958, p. 3; 2 fev. 1959, p. 1; ata da trigésima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1959 em 06 abr., p. 1.

[50] Fortaleza, *O Povo*, 22 set. 1959, p. 6; 30 set. 1959, p. 3; 1 out. 1959, p. 1; 3 out. 1959, p. 2 e 5 out. 1959, p.1.

tanto, a responsabilidade dos serviços de iluminação ficaram realmente com o poder municipal e, em maio de 1954, foi criado o Serviço de Luz e Força em Fortaleza - SERVILUZ. As Usinas do Meireles e do Mucuripe já pertenciam ao patrimônio municipal.

A autarquia Serviluz continuou existindo, sendo conservado o Conselho de Energia Elétrica e a Junta Administrativa. Em abril de 1955, por causa de uma pane na Usina do Meireles e também por falta de lenha na velha Usina do Passeio Público, voltou a ocorrer o racionamento de energia até no centro da cidade, pois a Termoelétrica do Mucuripe ainda atuava de modo precário, deixando os colégios de funcionar no período noturno e os cinemas suspendendo algumas de suas sessões programadas. Apesar dos gastos municipais com a importação do material necessário, o sistema provisório consistia de "... uns pontos de luz espalhados, como brazas de acender cachimbo, pelos cantos das paredes, nas arandelas de postes da 'Light', na ponta de uns combustores anões, raquíticos, de barra amarrada. A cidade só tem à noite, parafraseando Quintino Cunha 'lados da sombra ou sombras por todos os lados...' ". Mesmo com o funcionamento de uma nova turbina no Mucuripe, da marca Stall, "... a cidade permanece em meio escuridão, nesse fim de ano, tão cheio de festas".

A Usina do Passeio Público (Praça dos Mártires), em 1957, foi recuperada e na do Mucuripe continuavam os trabalhos de instalação, iniciados dois anos antes, com a construção de dois armazéns onde seriam instaladas as oficinas, além do almoxarifado. A deficiência na iluminação, manifesta, sobretudo, através de cortes ou suspensão temporária de atendimento a diversos bairros da cidade, continuaria. Às vezes o benefício de iluminação dependia de circunstâncias que envolviam o interesse público e o lazer. A esperança de uma melhoria se expressava através da primeira medida considerada inovadora, a instalação de lâmpadas fluorescentes nas principais ruas. Além da interrupção de fornecimento, o baixo teor da iluminação testemunhava a precariedade dos recursos disponíveis.

Apesar de em maio de 1959 encontrar-se à disposição do Governo do Ceará, no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, mais de Cr$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros),

provenientes da União para a eletrificação do Estado, os recursos só poderiam ser movimentados quando fosse apresentado o plano de aplicação da verba, além de um relatório sobre a aplicação da quantia anteriormente enviada. O problema tornara-se aflitivo, provocado pelos embaraços diários enfrentados pela Usina do Mucuripe. O resultado prejudicial atingia sobretudo as pequenas indústrias e também os hospitais e os colégios que funcionavam à noite. A expectativa de um colapso geral preocupava diversos setores. A proposta de encampação do SERVILUZ pela CHESF, a princípio, parecia pouco simpática ao Prefeito, porquanto a empresa dispunha-se a receber apenas uma parte do funcionalismo existente, ficando a Prefeitura com o restante. Essa idéia também não era partilhada pelo Governador Parsifal Barroso, uma vez que dispensar funcionários nos idos de cinqüenta significava uma provável queda de prestígio junto à população dependente de uma economia com restrita oferta de emprego. O protecionismo governamental manifesto na concessão de pequenos cargos, às custas do poder público, representava uma salvação necessária.

A má localização da Usina do Mucuripe, na zona leste de uma cidade em crescimento e a sobrecarga do consumo diário somava-se a uma indústria movida a óleo diesel, encarecendo o custo da produção num mercado comprador que envolvia mais de 400.000 habitantes. Para Celso Furtado, apesar dos Cr$ 900.000.000,00 (novecentos milhões de cruzeiros), liberados para execução do plano de eletrificação, a solução de emergência, para Fortaleza, "... não seria de competência da CODENO, mas das autoridades locais". Para os reparos requisitados, os técnicos vinham do exterior, do país onde a máquina tivesse sido adquirida, o que encarecia a manutenção. As finanças do Serviluz também eram atingidas pelo débito de diversas casas comerciais. Por essas e por outras razões, torna-se cabível o pretensioso desafio do Deputado Guilherme Gouveia, da UDN: "Se Fortaleza tiver, em 1960, energia de Paulo Afonso, terei o máximo de prazer em me sentar numa cadeira elétrica, em plena Praça do Ferreira, para receber toda a carga que ela jogar no Ceará. E creio que Virgílio Távora vá apertar o botão".[51]

[51] Fortaleza, *O Povo*, 19 out. 1959, p. 2; 12 nov. 1959, p. 2; 13 nov. 1959, p. 2; 13 nov. 1959, p. 3; 19 nov. 1959, p. 6; 4 jan. 1960, p. 3 e 6; 6 jan. 1960, p. 2; 7 jan. 1960, p. 1; 11 jan. 1960, p. 5; 19 jan. 1960, p. 1 e lei mun. nº. 1489, de 11 fev. 1960.

A Usina do Mucuripe, com 12.500 quilowatts, não atendia a demanda. No início de 1960, visando ampliar a concessão da CHESF até Fortaleza, o Serviluz foi transformado numa sociedade de economia mista. Os funcionários vindos da "Ceará Tramways Light and Power Company Limited", bem como os admitidos pelo Serviluz, passaram a integrar o quadro de pessoal da nova sociedade. A Petrobrás foi autorizada a fornecer o óleo combustível ao Serviluz a preço reservado aos distribuidores e o Banco do Brasil abriu crédito de Cr$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de cruzeiros), para atendimento das necessidades imediatas. Apesar da ajuda federal, qualquer serviço de manutenção ou reparo afetava o abastecimento, ficando a cidade sem energia por algumas horas e, as vezes, o racionamento era alternado, ficando algumas ruas com uma hora de iluminação normal e três às escuras até durante a semana. Em janeiro de 1960, cem operários da fábrica "Ceará Industrial", voltada à fabricação de fiação e tecelagem, fizeram uma manifestação contra o regime freqüente de cortes de energia: as faixas "Precisamos trabalhar", "queremos energia" e "energia particular - a salvação" expressavam a insatisfação e o receio de desemprego que atormentavam os operários.[52]

A ação do Governo Federal constituiu a mola propulsora do plano de eletrificação, ficando o poder estatal e, sobretudo, o municipal à espera dos recursos que os fizessem sair dos entraves financeiros constantes. O convênio entre a Prefeitura Municipal e a CHESF foi firmado em maio de 1960. A SUDENE havia liberado Cr$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), para atender ao sistema de iluminação de Fortaleza. Como a Prefeitura não podia pagar o débito do Serviluz, a verba prometida por Juscelino Kubitschek, em 1959, no valor de Cr$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), foi liberada em apólices pelo Banco do Brasil. Além disso, foi concedido um empréstimo de Cr$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de cruzeiros), a fim de que fosse adquirida a maquinaria requerida para aumentar o fornecimento.

[52] Fortaleza, *O Povo*, 20 jan. 1960, p. 1; 21 jan. 1960, p. 1; 17 fev. 1960, p. 6; 9 mar. 1960, p. 2 e 12 mar. 1960, p. 1.

Embora no final de 1960 tenham sido iniciados os trabalhos de reforma na rede elétrica de Fortaleza, com o estabelecimento de uma linha de alta tensão, de 6.000 volts, ainda se contava com o fornecimento de energia de algumas indústrias e a constante queda de tensão acarretava a paralisação temporária na iluminação. As duas turbinas e três caldeiras da Usina do Mucuripe, complementadas pela Usina do Passeio Público, que aguardava a instalação de cinco grupos diesel, além da Usina do Meireles, não atendiam ao consumo crescente. Sugeria-se até que o racionamento fosse efetivado apenas em relação à iluminação pública, para que se pudesse atender a domiciliar.[53]

O Saneamento

Em Fortaleza, o fornecimento de água até 1926 ainda era efetuado em lombos de jumentos com depósitos de madeira. Antes, em 1867, uma companhia inglesa tentou organizar o serviço de abastecimento por meio de uma pequena rede distribuidora de água apanhada em cacimbões, de onde era captada através de bombas para dois reservatórios instalados no Benfica. Dali a água era canalizada para o centro da cidade, aproveitando-se o declive de terreno que facilitava o escoamento. Com a seca de 1877, os cacimbões secaram e o abastecimento teve de ser suspenso. Após essa primeira tentativa fracassada, somente no Governo do Comendador Acioli, o Dr. João Felipe, em 1911, elaborou um projeto que não foi concretizado de imediato, em virtude da deposição do Governador. Mesmo assim haviam sido construídas duas caixas de água, na Praça da Bandeira, com capacidade para 760.000 litros

[53] Fortaleza, *O Povo*, 18 mar. 1960, p. 5; 19 abr. 1960, p. 13; 2 maio 1960, p. 8; 20 jun. 1960, p. 2 e 8; 20 dez. 1960, p. 2 e Fortaleza, *Unitario*, 11 out. 1960, p. 8. A inauguração do sistema de fornecimento de energia, oriunda de Paulo Afonso, ocorreu em 1965 durante o Governo de Virgílio Távora. Teria, início, "... então, o chamado segundo período da industrialização do Ceará"- Cf. LINHARES, Paulo, op. cit., p. 167.

cada uma, além do estabelecimento de 42 Km de canos pelas ruas. O prosseguimento dos trabalhos ocorreu em 1923, quando Ildelfonso Albano contratou uma firma americana e o serviço de água e esgoto foi inaugurado em 1926, sem que se registrasse uma ampliação da área atendida pelo reservatório do Acarape. Por isso, a costumeira preocupação dos proprietários de imóveis com a instalação de uma cacimba para atender as necessidades domésticas permaneceu.

Quanto à água potável, em geral, o consumo se restringia à fornecida pelos que a vendiam em carroças ou em barris de madeira, excetuando-se os que eram beneficiados com o restrito encanamento domiciliar. Na década de trinta, o Interventor Menezes Pimentel contratou a firma do sanitarista Saturnino de Brito para ampliação da área servida, mas somente na década de quarenta o serviço foi ampliado para atender 18.600 casas, mesmo havendo interrupção temporária nos trabalhos efetuados, devido a carência de recursos.[54]

Até 1942, Fortaleza dispunha de 6.000m³ diários de água fornecida pelo açude Acarape, sendo ampliada a linha adutora no final da década, por Saturnino de Brito, a fim de atingir 8.000m³. Mesmo com o trabalho efetuado, ficou faltando concluir os reparos necessários em decorrência da falta de material. Faltavam inclusive hidrômetros requeridos pela extensão do abastecimento. A conseqüência foi o cancelamento do contrato de ampliação da rede de esgotos e do abastecimento de água, devido à precária situação financeira do Estado, que não pagava os compromissos com regularidade: "o cancelamento com o escritório Saturnino de Brito é a morte de mais uma esperança, uma dessas muitas esperanças de empreendimentos publicos que de tão inadiáveis, de tão necessarios e nunca realizados, e jamais terminados, não animam já, de nenhuma forma, a população a acreditar na viabilidade de tais obras".[55]

[54] Fortaleza, *O Povo*, 8 jan. 1952, p. 3 e 9 abr. 1955, p. 8.

[55] Fortaleza, *Unitario*, 1 abr. 1949, p. 2; *O Povo*, 19 maio 1949, p. 3 e 20 maio 1949, p. 1. Para grande parte da população, a água era conduzida em ancoretas de 30 ou mais galões à tração animal - jumentos, burros e cavalos - e vendida em canecos de ágata ou alumínio de litro a mais. Famosos foram os poços da Itaoca e da Pirocaia. - Depoimento do Prof. João Vianney Mesquita acerca de Fortaleza dos anos 50.

O plano de Saturnino de Brito recomendava a construção de novas caixas de água, a ampliação dos filtros no açude Acarape e a substituição de canos obstruídos pela ferrugem em vários bairros. Previa-se a construção de duas caixas de água, uma no Joaquim Távora e outra na Aldeota, cada uma com capacidade para 750.00 litros. As despesas previstas eram de Cr$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de cruzeiros) para o total das obras. Como não foi concretizada a modificação necessária à melhoria do abastecimento ocorria com freqüência a interrupção no fornecimento de água e as caixas de água na Praça da Bandeira dificilmente enchiam. A rede de abastecimento, com quase três décadas, permanecia a mesma. Os costumeiros poços, denominados cacimbas ou cacimbões, na sua maioria situavam-se nas proximidades das fossas domiciliares. Mesmo com a ameaça de rompimento na adutora do Acarape, o Tribunal de Contas do Estado negou-se a reajustar o crédito de Cr$ 150.000,00 (cento e cinqüenta mil cruzeiros), para os consertos necessários. Ocorria falta de água até por 72 horas.[56] Em 1952, o Governador Raul Barbosa conseguiu um empréstimo de Cr$ 70.000.000,00 (setenta milhões de cruzeiros), através do Banco do Brasil, para que o plano de melhoria no fornecimento de água tivesse continuidade.

Novo contrato foi assinado entre o Governo do Estado e o escritório Saturnino de Brito, em março de 1954, para ampliação da área beneficiada com o serviço de água e esgoto. Em meados desse ano, o Engenheiro Rodrigo Lopes começou o trabalho com a ampliação dos filtros existentes no açude do Acarape e a construção de duas caixas de água. Uma localizada na Praça da Bandeira, com capacidade para 2.000.000 litros e a outra na Aldeota, na esquina das ruas João Cordeiro e Antônio Sales, que deveria armazenar 1.000.000 litros. A instalação de 108 Km de canos começou pela Aldeota. Os bairros beneficiados pela ampliação da área servida compreendiam São Gerardo, Monte Castelo, parte do Brasil Oiticica e do Arraial Moura Brasil, Gentilândia, parte da 13

[56] Fortaleza, *O Povo*, 12 mar. 1951, p. 3; *O Povo*, 9 jan. 1952, p. 3 e 4 mar. 1953, p. 3.

de Maio, Marechal Deodoro, Praça São Sebastião, Carapinima, D. Jerônimo, Pajeú, Nova Aldeota e a zona central da cidade. Mesmo com a ampliação dos bairros atendidos não se deve generalizar a melhoria à totalidade dos mesmos. O Bairro de Fátima, popularmente conhecido como 13 de Maio, ficou com diversas ruas ou residências não atendidas, pois os proprietários preferiam usar motores domiciliares que captavam água nos poços instalados ou cacimbões disponíveis. Assim, ainda havia a premência de duplicar a rede de abastecimento. Para tanto, era necessária a construção de nova adutora, o que representava solução dispendiosa. A outra opção prendia-se ao aproveitamento do lençol subterrâneo do Mucuripe, também dependente de elevados custos.[57]

Dos bairros pobres de Fortaleza, poucos dispunham de um fornecimento regular, mesmo através dos chafarizes. Na década de quarenta, o Arraial Moura Brasil era atendido apenas por um chafariz e mesmo num Grupo Escolar, ali instalado, não havia água canalizada. Os demais bairros carentes, como Coqueirinho, Bela Vista, Km 8, São João do Tauape, constantemente figuravam nas reivindicações publicadas pelo jornal *O Democrata*. Também o Pirambu possuía chafariz, porém, sujeito a constantes problemas de funcionamento. Antônio Bezerra dispunha de uma caixa de água, abastecida por um velho catavento. O chafariz do Monte Castelo foi inaugurado em 1951, mas destinava-se a atender parte da população do Alagadiço e do Coqueirinho. O Cercado Zé Padre continuaria a depender dos cacimbões existentes e somente na década de cinqüenta disporia de um chafariz, quando também o Montese e mais uma vez o Pirambu seriam atendidos por novos chafarizes instalados. O Jardim América, que na metade dos anos cinqüenta possuía umas 2.000 residências e um total de 12.000 habitantes, em sua maioria pobres, denunciava que a implantação da rede de esgoto e abastecimento de água apenas atendia a Aldeota. Na verdade, tal crítica expressava a insatisfação de moradores sem assistência sanitária, mas não traduzia uma realidade total, uma vez

[57] Fortaleza, *O Povo*, 9 abr. 1955, p. 8; 10 maio 1955, p. 1.

que as reclamações da própria população da Aldeota também consolidavam o coro dos insatisfeitos com o abastecimento deficiente. Não obstante, havia exceções nas tentativas de superar a falha de um fornecimento irregular. Os habitantes da Gentilândia, por exemplo, em sua maioria de classe média, para amenizar o precário serviço de água e esgoto, dispunham do fornecimento implantado pela Imobiliária Gentil, que captava por intermédio de um motor a água extraída do subsolo da Vila. Contudo, a idéia inovadora representava um percentual ínfimo se considerada a totalidade da área abastecida na capital cearense e no restante do bairro do Benfica diversas ruas não eram atendidas.[58]

O velho açude do Acarape não se coadunava com o consumo requerido e a água que chegava à cidade nem sempre tinha força para subir até às caixas de água domiciliares, devido aos canos estragados pela ferrugem. As indústrias e inúmeras residências remediavam o fornecimento usando poços caseiros. Apesar de algumas remodelações efetuadas, o deficit de abastecimento tornara-se bastante elevado. Em 1959, foi substituída a rede de distribuição em algumas ruas, mas do total de 48.894 prédios urbanos, apenas 9.321, dispunham de água canalizada, restando, portanto, 39.573 que dependiam de abastecimento domiciliar.[59]

Dada à insuficiência no tratamento de água fornecida, havia o perigo de contaminação, por causa do sistema de filtração e de uma usina em condições precárias. Segundo exames efetuados, a água do Acarape deixara de ser potável, pois em cada $100cm^3$ localizavam-se 1.600 bacilos, entre eles o que provocava o tifo.

[58] Fortaleza, Câmara Municipal. Ata da tricentésima décima sexta sessão ordinária em 9 mar. 1949, p. 1; Fortaleza, *O Democrata*, 04 e 26 nov. 1949, p. 6; 28 jun. 1950, p. 8; ata da décima quarta sessão ordinária do primeiro período legislativo em 17 mar. 1951, p. 44-45; ata da décima nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951; em 28 mar. 1951, p. 58; Fortaleza, *O Nordeste*, 28 ago. 1952, p. 3; *O Povo*, 29 jan. 1954, p. 3 e 18 maio 1955, p. 8 e ata da septuagésima primeira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956 da *CMF*, em 10 nov. p. 2.

[59] Fortaleza, *O Povo*, 11 out. 1957, p. 1 e 2; 28 jan. 1958, p. 3 e 10 jan. 1959, p. 3.

Uma comissão nomeada pela Assembléia Legislativa visitou o açude do Acarape, sugerindo o reaparelhamento do laboratório de análises, nomeação de um químico, controle bacteriológico da água tratada e realização de dois exames diários. Contraditoriamente, a conclusão obtida considerava a qualidade de água como satisfatória, sendo livre o seu consumo. Todavia, eram do conhecimento geral as falhas no sistema de tratamento devido ao baixo teor do cloro aplicado.[60]

Os trabalhos de ampliação da adutora do Acarape foram iniciados em 1959, após assinatura de novo contrato entre o Governo do Estado e o Grupo Saturnino de Brito. Dos 13.000.000m³, Fortaleza passaria a receber 25.000.000, "... aumento que não dará para todas as necessidades, mas que será substancial". Mesmo com a construção da adutora, o abastecimento instável prosseguiu e o atenuante ainda se concentrava nos poços residenciais, as cacimbas que dispunham de bombas manuais. Pensava-se na utilização do açude de Pentecoste, mas para isso seria preciso uma verba de Cr$ 1.000.000.000,00 (hum bilhão de cruzeiros). Até 1960, a omissão das autoridades ante o deficiente fornecimento de água continuava como tema em discussão na Câmara Municipal e os pedidos de abertura de cacimbas nos bairros pobres persistiam.[61]

A dificuldade de água potável e o obsoleto sistema de fornecimento persistiam em Fortaleza. Além do parco atendimento, limitado à área central e imediações, a água salobra - popularmente denominada "água pesada"- levava os moradores, que não dispunham de recursos para construir cisternas, ou depender "das carroças d'água", que percorriam diferentes bairros, vendendo água de melhor qualidade. Por isso, o serviço de abastecimento dependia mais da iniciativa particular do que do poder público.

---

[60] Fortaleza, *O Povo*, 16 abr. 1959, p. 2 e 23 abr. 1959, p. 3.

[61] Projetara-se a substituição de 35 Km de canos e a construção de duas caixas de água, com a aplicação de uma verba de Cr$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), obtida junto ao Governo Federal. Fortaleza, *O Povo*, 11 set. 1959, p. 2; 2 jul. 1960, p. 1 e ata da vigésima quarta sessão ordinária do segundo período legislativo de 1960, 15 set., CMF, em 19 set. 1960, p. 2.

Embora o urbanismo seja considerado uma ideologia encoberta pelo mito da tecnocracia, conforme argumenta Henri Lefebvre, ao analisar a situação vivenciada pelas sociedades européias, a questão urbana do Nordeste brasileiro no período pré-SUDENE adquire uma especificidade bem mais peculiar.[62] O quadro técnico ainda não se enraizara no direcionamento das medidas voltadas à racionalização da infra-estrutura urbana. A concentração do poder municipal nas mãos do Prefeito e a ausência de recursos e de uma tecnologia capazes de superar a problemática dos setores básicos por si sós não explicam o marasmo das inovações registradas. O protecionismo usufruído pela iniciativa privada na administração dos serviços públicos, como a iluminação na sua fase inicial, representava obstáculo às inovações desejadas, pois apesar das normas contratuais estabelecerem obrigações, a anuência tática entre Governo e companhias urbanas decorria da ausência de concorrente no setor explorado, o que poderia aperfeiçoar os serviços prestados. Paradoxalmente, a "nacionalização" ou municipalização do sistema de iluminação tão almejado pelas correntes de esquerda, conforme aconteceu em Fortaleza, demonstrou de maneira explícita como o papel assumido pela Prefeitura apenas agravou o funcionamento dos serviços básicos à cidade. Mais arraigada do que tecnocracia persistia a atuação de líderes populistas. As companhias atuavam sem planejamento adequado. A inexistência de quadro de pessoal especializado, que atendesse ao crescimento desordenado de Fortaleza e pudesse responder as necessidades básicas da população, dificultava o atendimento e a elevação do nível de bem estar- social.

[62] LEFEBVRE, Henri. El urbanismo de hoy. Mitos y realidades. In: DE LO RURAL A LO URBANO. Cuarta edición. Traducción de Javier Gonzáles Pueyo. Barcelona: Ediciones península, 1978, p. 208.